



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 242]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 7, 2001/भाद्र 16, 1923

No. 242]

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 7, 2001/BHADRA 16, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 मितम्बर, 2001

सं. टीएमपी/55/2001-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुख्यलाइन कंटेनर जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभारों में रियायत देने के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/55/2001-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

..... आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2001 के 30वे दिन पारित किया गया)

यह मामला मुख्यलाइन कंटेनर जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभारों में रियायत देने के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है।

- (i) तृतीकोरिन बंदरगाह को गहरा करने और कंटेनर प्रहरतन के निजीकरण का एक उद्देश्य कंटेनर प्रहस्तन उत्पादकता में सुधार करना और पोतवणिकों की यानान्तरण लागत को बचाने के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास पर मुख्यलाइन जलयानों को आने के योग्य बनाना तथा निर्धारित समय के भीतर कार्गो की सुपुर्दगी में अनिश्चितताओं को समाप्त करना भी था।

- (ii) चूंकि, इस समय कोई भी मुख्यलाइन जलयान तूतीकोरिन पत्तन पर नहीं आता, अतः लगभग 80% कंटेनर कोलम्बो के माध्यम से और बकाया 20% सिंगापुर के माध्यम से यानान्तरित किए जाते हैं। यदि मुख्यलाइन जलयान तूतीकोरिन पत्तन पर आते हैं तो कोलम्बो में (20 फुट के कंटेनर के लिए लगभग 71 अमेरिकी डॉलर और 40 फुट के कंटेनर के लिए 109 अमेरिकी डॉलर) और सिंगापुर में (20 फुट के कंटेनर के लिए 115 अमेरिकी डॉलर और 40 फुट के कंटेनर के लिए 175 अमेरिकी डॉलर) यानान्तरण लागत तथा घाटशुल्क की बचत की जा सकती है। इससे तूतीकोरिन पत्तन के माध्यम से निर्यात/आयात प्रतिस्पर्धी हो जाएगा।
- (iii) टीपीटी द्वारा वसूल समुद्री प्रभार, विशेष रूप से तलकर्षण वसूली लगाने के पश्चात, कोलम्बो और अन्य यानान्तरण पत्तनों की तुलना में अधिक हैं। 30,000 जीआरटी आकार के जलयान के लिए अन्य पत्तनों की तुलना में टीपीटी समुद्री प्रभारों का व्योरा इस प्रकार है :

क्र. सं.	पत्तन का नाम	दर प्रतिदिन अमेरिकी डॉलर
1.	कोलम्बो	5450
2.	सिंगापुर	10780
3.	दुबई	3450
4.	तूतीकोरिन	21462
	(केवल एक पारी के लिए बर्थ किराया प्रभारों सहित)	

- (iv) टीपीटी को सिंगापुर, लाल सागर पत्तनों, सूदूर पूर्व और खाड़ी देशों के लिए सीधी समुद्री यात्रा की सुविधा देने के लिए बड़े जलयानों के समग्र जलयान संबंधी प्रभारों को कम करने के लिए मुख्यलाइन कंटेनर प्रचालकों से बहुत-से अनुरोध प्राप्त हुए हैं।
- (v) पत्तन और व्यापार के समग्र लाभ के हित में, तूतीकोरिन पत्तन और इससे जुड़े सुदूर पूर्व, यूरोप और अमेरिका पर आने वाले सभी मुख्यलाइन जलयानों के लिए रियायती समुद्री प्रभार पैकेज देने के बारे में विचार करना आवश्यक है। यह कोलम्बो/सिंगापुर में यानान्तरण के लिए देय अतिरिक्त मालभाड़े के रूप में देश से विदेशी मुद्रा के निर्गम को रोकेंगा।

2.2. इस परिप्रेक्ष्य में, टीपीटी ने 8 घंटे की एक पारी के लिए पत्तन देयों, पाइलट प्रभार और बर्थ किराया प्रभारों संबंधी 15000 अमेरिकी डॉलर के समुद्री प्रभार पैकेज की वसूली का प्रस्ताव किया है, बशर्ते प्रचालक निम्नलिखित शर्तों पर प्रतिवर्ष न्यूनतम 50 बार आने की गारंटी दे :

- (i) प्रस्तावित रियायती समुद्री पैकेज केवल कंटेनर वाहक जलयानों को ही दिया जाएगा।
- (ii) यदि जहाज टर्गिनल पर 8 घंटे की एक पारी से अधिक रुकता है तो अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार दरों के मान के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

2.3. टीपीटी द्वारा जल्लिखित प्रस्ताव की वितीय समस्याएँ निम्नलिखित हैं :

- (i) प्रस्तावित रियायती समुद्री पैकेज से प्रति समुद्री यात्रा 6462 अमेरिकी डॉलर का नुकसान होगा। यह नुकसान केवल सैद्धांतिक है क्योंकि 30,000 जीआरटी और उससे अधिक के जहाज इस समय पत्तन पर नहीं आ रहे हैं।

- (ii) यदि कोई भी बड़ा मुख्यलाइन जलयान प्रस्तावित पैकेज स्वीकार करता है और तूतीकोरिन पत्तन पर आता है तो गारंटीशुदा 50 आगमनों के लिए प्रतिवर्ष 7.50 लाख अमेरिकी डॉलर (लगभग 3.50 करोड़) अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया जा सकता है।

2.4. यह प्रस्ताव टीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा 21 जून, 2001 को हुई अपनी बैठक में अनुमोदित किया गया था।

3. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, यह प्रस्ताव सभी संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं, पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं और पीएसए एसआईसीएल को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है:

पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड

- (i) तूतीकोरिन पत्तन पर आने के लिए बड़े जलयानों को आकर्षित करने हेतु समुद्री प्रभारों को कम करने का टीपीटी का प्रस्ताव सकारात्मक कदम है और प्रस्ताव की प्रक्रिया से संबंधित प्रतिबंधों के अधीन हम इस प्रस्ताव की भावना का समर्थन करते हैं :
- (क) प्रति पारी प्रति आगमन 15,000 अमेरिकी डॉलर की सीमा कोलम्बो जैसे वैकल्पिक पत्तनों की तुलना में अभी भी बहुत अधिक है और कोलम्बो में समतुल्य लागत का लगभग 3 गुणा है अतः इसमें और कमी करना अपेक्षित है।

योजना को कार्यान्वित करने के 3 माह के पश्चात इस की समीक्षा की जा सकती है और यदि कोई प्राप्तकर्ता नहीं तो टीपीटी समुद्री प्रभारों को 10,000 अमेरिकी डॉलर प्रति आगमन प्रति दिन तक कम करने पर विचार कर सकता है। यदि एक नई साप्ताहिक सेवा तूतीकोरिन पत्तन पर आती है तो इस स्तर पर, टीपीटी 500,000 अमेरिकी डॉलर (अथवा 2.4 करोड़ रुपए) का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने की स्थिति में आ जाएगा।

- (ख) प्रस्ताव 'प्रति पारी' जलयान आगमन तक सीमित है और यदि जलयान एक पारी से अधिक पत्तन पर रुकता है तो अतिरिक्त प्रभार वसूल किए जाएंगे। यह प्रस्ताव की भावना के अनुरूप नहीं है।
- (ii) धुँक मुख्य नौवहन लाइनों को प्रतिस्पर्धी मूल्य और अपनी परिशुद्ध लागत का परिकलन करने के लिए प्रभारों के सुनिश्चित करने की आवश्यकता है यह 'प्रति पारी' प्रक्रिया उन्हें आगे हतोत्साहित कर सकती है और टीपीटी से अर्जित मामूली प्राप्ति का टीसीटी के प्रयोग के निर्णय निर्धारण पर विषम नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है।

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स संघ (टीएसएए)

- (i) रियायत देने के प्रस्ताव का स्वागत है, परंतु टीपीटी पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच भेदभाव नहीं कर सकता। टीपीटी संभरक प्रणाली की संप्लिप्तता और सतत योगदान के कारण ही भारत में एक बड़ा कंटेनर पत्तन बना है।
- (ii) संभरक जलयान पहले से ही अतिरिक्त तलकषण वसूली अदा करने के लिए बाध्य हैं, भले ही वो 8.23 मीटर से कम डुबाव के आ रहे हों और अब पत्तन ने 8.23 मीटर से अधिक डुबाव के आ रहे जलयानों को रियायत देने का प्रस्ताव किया है, जोकि ठीक नहीं है।
- (iii) संभरक जलयानों की सतत वचनबद्धता का इस तथ्य से अनुमान लगाया जा सकता है कि बहुत-सी कमियों के बावजूद कोलम्बो के लिए संभरको की आवृत्ति तेजी से बढ़ रही है। इस वर्ष जनवरी से जून तक की अवधि में नौचालन 131 पर पहुँच गया है जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान यह 113 था।

टीपीटी पर समुद्री प्रभार कोचीन, चेन्नई और कोलम्बो जैसे अन्य पत्तनों की तुलना में बहुत अधिक है और यदि पत्तन प्रस्तावित रियायत केवल मुख्यलाइन जलयानों को ही देता है तो इससे संभरक जलयान सेवा देने वालों के लिए गलत संकेत जाएगा और टीपीटी पर कंटेनर यातायात की वृद्धि अवरुद्ध होगी क्योंकि पड़ोसी पत्तन भी अपने कंटेनर टर्मिनलों का निजीकरण कर रहे हैं।

- (iv) उपर्युक्त के मद्देनजर अनुरोध है कि -

- (क) मुख्यलाइन जलयानों को रियायत देने पर विचार करते समय पत्तन तूतीकोरिन पत्तन पर आने वाले 8.23 मीटर से कम के डुबाव वाले संभरक जलयानों पर लगाई गई तलकषण वसूली को वापिस ले लेगा; और,
- (ख) कार्गो की प्रकृति के कारण भले ही जलयान डुबाव 8.23 मीटर से कम हो, रियायत वीओसी बर्थ संख्या 3 और 4 में रुकने वाले जलयानों को भी दी जाएगी।

4.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 16 जुलाई, 2001 को टीपीटी में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

- (i) (क) हम लागतों को कम कर भावी दृष्टिकोण से मुख्यलाइन जलयानों को आकर्षित करना चाहते हैं।
(ख) कुछ मुख्य लाइनों ने अनौपचारिक रूप से सकारात्मक रुख दर्शाया है।
- (ii) प्रारंभ में संभरको में कमी हो सकती है, परंतु आगे चलकर कोई कमी नहीं रहेगी।
- (iii) 'आगमन' की निर्धारित न्यूनतम संख्या लागू करने के लिए कुछ बैंक गारंटी की व्यवस्था करना आवश्यक है।
- (iv) 'तलकर्षण वसूली' प्रभावित नहीं होगी। प्रस्तावित दर में तलकर्षण वसूली शामिल है।
- (v) 30,000 जीआरटी के मुख्यलाइन जलयानों के आने की उम्मीद है। कुछ मुख्यलाइनो ने हमें आश्वासित किया है। 30,000 जीआरटी के जलयानों के लिए डुबाव की समस्या भी नहीं होगी।
- (vi) संयुक्त दर में से प्रथम प्रभार तलकर्षण वसूली के लिए होगा।
- (vii) (क) 21,000 जीआरटी समाप्ति सीमा होगी।
(ख) केवल कंटेनर जलयान पात्र होंगे।
(ग) कंटेनरों के लिए सदैव विशेष प्रबंध किए जाते हैं, इसलिए प्रस्तावित विशिष्ट ध्यान देने पर कोई आपत्ति नहीं होगी चाहिए।

पीएसए एसआईसीएसल टर्मिनल लिमिटेड

- (i) यह एक सकारात्मक कदम है और इसे प्रोत्साहन अवश्य दिया जाना चाहिए।
- (ii) पैकेज में हम कुछ 'दिन की दरें' और कुछ 'पारी की दरें' (अर्थात् बर्थ किराया) नहीं रख सकते। सभी 'दिन की दरें' होगी।
- (iii) अधिकतम 15,000 अमेरिकी डॉलर अभी तक भी कोलम्बो अथवा सिंगापुर से बहुत अधिक है। इसलिए, इसमें और अधिक कमी की जाए।
- (iv) हमारा आकलन है कि संभरक जलयानों के आगमन में कोई कमी नहीं होगी।
- (v) मुख्यलाइन प्रचालक प्रायः 25,000 से 30,000 जीआरटी जलयानों से कम का प्रचालन नहीं करते। ऐसे जलयान पूर्णतः लदी परिस्थितियों में 10.7 मीटर भार-वहन के साथ आसानी से प्रवेश नहीं कर सकता।
- (vi) एमएलओ/सीधा आगमन/बड़ा परिवहन जैसी परिभाषा करना कोई अच्छा वर्गीकरण नहीं है। केवल 'कंटेनर जलयान' क्यों न कहा जाए अथवा आकार अर्थात् जीआरटी अथवा (समान) डीडब्ल्यूटी के अनुसार वर्गीकरण क्यों न किया जाए।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) तकनीकी दृष्टि से संभरक जलयानों और मुख्यलाइन प्रचालकों के बीच कोई अन्तर नहीं है।
- (ii) कृपया हमारे लिखित निवेदन देखें। टीपीटी मुख्यलाइन कंटेनर प्रचालकों के पक्ष में अनुचित भेद कर रहा है।

कंटेनर नीवहन लाइन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) यह अच्छी पहल है।
- (ii) कोलम्बो सस्ता है, जो अभी तक भी जलयानों को यहाँ आने के लिए आकर्षित करता है। इस पैकेज से वह प्रवृत्ति पुनः लागू होगी।
- (iii) अधिकतम 15,000 अमेरिकी डॉलर एक सुरक्षित सीमा है। यह एक अभिनव मूल्य-निर्धारण है और इसे अनुमोदित किया जाना चाहिए।
- (iv) संभरक कम नहीं होंगे, परंतु तटीय संभरक वस्तुतः बढ़ेंगे। ऐसा दो वर्ष में हो सकता है।
- (v) कंटेनर यातायात को बढ़ाना सभी पक्षों के प्रासंगिक हित में है, इसलिए 'लाभार्थी जलयानों' की विशिष्ट रूप से पहचान करने में कोई नुकसान नहीं है।

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स संघ (टीएसएए)

- (i) 'प्रयोक्ताओं' के बीच कोई भेदभाव नहीं होना चाहिए। कृपया एकसमान प्रबंध करें।

- (ii) इस प्रस्ताव का वर्तमान संभरक सेवाओं पर प्रभाव पड़ेगा, वे पड़ोसी पत्तनों पर जाने के लिए बाध्य होंगे जिससे टीपीटी का कंटेनर यातायात प्रभावित होगा।
- (iii) मुख्य लाइन प्रचालकों के कारण संभरकों को प्रतीक्षा नहीं करवाई जा सकती।
- (iv) यदि टीपीटी की कल्पनाएँ साकार नहीं होती तो संभरकों से अधिक तलकषण वसूली अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग परिसंघ (आईसीसीआई)

- (i) हम इस पहल का स्वागत करते हैं।
- (ii) मुख्य लाइन प्रचालकों के रियायत प्राप्त करने पर उन्हें कोलम्बो अथवा सिंगापुर से भिन्न कम से कम एक अथवा दो पत्तनों के सम्पर्क में रहना होगा, अन्यथा वे केवल वर्तमान संभरक यातायात में ही खप जाएंगे।

4.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए) ने इस प्रस्ताव पर अपनी लिखित टिप्पणियाँ प्रस्तुत की, जिनका सार निम्नलिखित है :

- (i) (क) रियायत को विशेष आकार के जहाजों और विशेष क्षेत्र में प्रचालन के लिए प्रतिबंधित नहीं किया जाना चाहिए। तकनीकी दृष्टि से संभरक जलयान और मुख्य लाइन जलयान में कोई अंतर नहीं है। आज 1000 से अधिक टीईयू के जहाज केवल संभरक सेवा प्रदान करने वालों एवं मुख्य लाइनों द्वारा प्रचालित किए गए हैं।
- (ख) मुख्य लाइनों अथवा मुख्य लाइनों के संघ द्वारा, जोकि अपने बॉक्सों के लिए मुख्य लाइनों अथवा मुख्य लाइनों के समूह द्वारा चलाई जा रही वास्तविक संभरक सेवा है, प्रचालित जहाज अन्य भारतीय पत्तनों पर आ रहे हैं।
- (ii) अन्य मानदण्ड भी हैं, जिनके आधार पर लाइन रियायतों के अलावा विशेष पत्तन का चुनाव करती है। यदि सभी रियायतें आवश्यक समझी जाती हैं तो पूरे विश्व में न्यूनतम मात्रा के आधार पर कंटेनर संबंधी प्रभारों पर छूट देने की सामान्य प्रवृत्ति है। यही प्रवृत्ति टीपीटी पर भी लागू की जा सकती है। चूंकि कोई भी अन्य पत्तन/टर्मिनल अपनी लाइनों को जलयान संबंधी प्रभारों में रियायतें देता नहीं देखा गया है, इसलिए टीपीटी द्वारा उठाया गया कदम सही नहीं है।
- (iii) निश्चित भारवहन से अधिक जहाजों को जगह देने के लिए विकास से संबंधित व्ययों को पूरा करने के लिए पहले भारी तलकषण वसूली अधिरोपित करना और फिर लगभग समान आकार के जलयानों को रियायत देना उचित नहीं है और वह भी राजस्व की लागत से अधिक जिसे उन जहाजों से प्राप्त किया जाएगा जिन्हें ऐसी रियायत नहीं दी जाती।
- (iv) पत्तन द्वारा अपने दावे के पक्ष में दी गई पूर्वधारणाएँ और पूर्वानुमान पूर्वानुमानित वांछित परिणामों को प्राप्त करने के लिए अभिकल्पित गणितीय बाजीगरी है और सही सिद्ध नहीं होगी।

30,000 जीआरटी के जलयानों के लिए लागत 15000 अमेरिकी डॉलर/प्रति पारी करने से पत्तन को एक जलयान के अनुमानित 50 आगमन/प्रतिवर्ष से 6442 अमेरिकी डॉलर/प्रति आगमन अथवा 3,22,100 अमेरिकी डॉलर प्रतिवर्ष नुकसान होगा, जबकि पत्तन केवल टीयूटी/सीबीओ मार्ग पर संभरक प्रचालकों से (न्यूनतम 5-6 आगमन प्रति सप्ताह अथवा लगभग 300 से अधिक आगमन प्रतिवर्ष) 1.50 मिलियन अमेरिकी डॉलर अर्जित करेगा। ऐसे अन्य मार्ग हो सकते हैं जो विद्यमान हैं अथवा जिन्हें विकसित किया जा सकता है, जहां भविष्य में जहाज जाएं।

जब पत्तन मुख्य लाइन के साप्ताहिक आगमनों के माध्यम से 7,50,000 अमेरिकी डॉलर अर्जित करेगा तो संभरक जलयान आगमनों में तदनुसार कमी आएगी और इसलिए पत्तन को कोई लाभ नहीं होगा।

- (v) अनुरोध है कि यदि रियायत देने पर विचार किया जाता है तो रियायत को जलयान के विशेष आकार/प्रकार तक सीमित न रखा जाए क्योंकि इससे केवल कुछ प्रयोक्ताओं का ही प्रयोजन पूरा होगा।

4.3. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि टीपीटी अपने अनुमानों को स्पष्ट करने के लिए परिकलन पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसे भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ, कंटेनर नौवहन लाइन्स संघ, तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स संघ और पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड प्रयोक्ताओं को एक सप्ताह में टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने के लिए भेजा जाएगा।

5.1. संयुक्त सुनवाई से तत्काल पूर्व, टीपीटी को एक सूची भेजी गई जिसमें उल्लिखित बिंदुओं पर और स्पष्टीकरण तथा/अथवा अतिरिक्त सूचना अपेक्षित थी। मांगी गई अतिरिक्त सूचना के मुख्य बिंदुओं का सार निम्नलिखित है :

- (i) संभरक आगमनों में हुए नुकसान की दृष्टि से वीआरसी में अनुमानित नुकसान।
- (ii) भारी तलकषण व्यय (नहीं चुकाए गए) के बोझ को भारी तलकषण के लिए विशेष दर की वसूली से संबंधित कंटेनरों से भिन्न कार्गो वाहक जलयानों पर डाला जाए अथवा नहीं?

- (iii) मुख्य लाइन प्रचालकों को प्रस्तावित रियायत देने से पूर्व, पत्तन कैसे सुनिश्चित करेगा कि लाइनों द्वारा एक वर्ष में 50 गारंटीशुदा आगमनों का पालन किया जाएगा और यदि इस शर्त को पूरा नहीं किया जाता है तो कौन से दंडात्मक (प्रशुल्क) प्रावधान लागू किए जाएंगे?
- (iv) 'मुख्यलाइन जलयान' की स्पष्ट परिभाषा और 30,000 जीआरटी को निर्दक मानदंड निर्धारित करने के कारण का स्पष्टीकरण।

5.2 टीपीटी ने हमारे प्रश्नों का जवाब दिया है। टीपीटी द्वारा दिए गए जवाबों का सार इस प्रकार है :

- (i) 'मुख्य लाइन कंटेनर जलयान' उन कंटेनरों को सीधे आगमन पत्तनों से यानान्तरण पत्तनों पर यानान्तरण पत्तनों से आगमन पत्तनों पर ले जाएंगे, जिन्हें संभरक जलयानों द्वारा ले जाया जा सकता है और एक मुख्य लाइन जलयान के प्रचालन से 2 संभरक जलयान आगमनों का नुकसान होगा। कंटेनर जलयानों का औसत पार्सल आकार (वर्ष 2000-01 के दौरान प्रचालित संभरक जलयानों के आधार पर) लगभग 8500 जीआरटी होगा, जोकि वर्तमान लागू दर के अनुसार 4650 अमेरिकी डॉलर समुद्री प्रभार और 712 अमेरिकी डॉलर तलकषण वसूली अदा करेगा। मुख्य लाइन जलयानों के लिए 15000 अमेरिकी डॉलर के समुद्री प्रभार पैकेज के मुकाबले 2 संभरक जलयानों की तलकषण वसूली सहित समुद्री प्रभारों का कुल नुकसान 10735 अमेरिकी डॉलर होगा। अतः 2 संभरक जलयानों तक के व्यापार के नुकसान से पत्तन न्यास राजस्व और तलकषण राजस्व को कोई वित्तीय नुकसान नहीं होगा।
- (ii) भारी तलकषण के लिए विशेष दर को, जोकि 2 संभरक जलयानों (व्यापार में होने वाला अनुमानित नुकसान) से वसूल की जाएगी, मुख्य जलयानों से प्राप्त समुद्री प्रभार पैकेज से अलग भारी तलकषण खाते में जमा किया जा सकता है और केवल बकाया को पत्तन के सामान्य खाते में जमा किया जा सकता है। अतः कंटेनर जलयानों से संबंधित तलकषण वसूली का बोझ कंटेनरों से मित्र कार्गो वाहक जलयानों पर नहीं पड़ेगा।
- (iii) प्रस्तावित रियायत देने की प्रक्रिया और शर्तें निम्नलिखित हैं :
 - (क) मुख्य लाइन जलयान के प्रचालक जलयान के जीआरटी को और समुद्री प्रभार पैकेज प्राप्त करने के लिए प्रति सप्ताह एक आगमन और 50 आगमन प्रतिवर्ष की अपनी प्रतिबद्धता को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए पत्तन न्यास को अग्रिम सूचना देगे।
 - (ख) समुद्री प्रभारों और लागू दरों के मान पर आधारित भारी तलकषण के लिए विशेष दर का परिकलन प्रति आगमन पर रियायत अर्जित करने वाले जलयान के जीआरटी के आधार पर किया जाएगा।
 - (ग) जलयान प्रचालक प्रचालनों के प्रारंभ से पूर्व 50 आगमनों से अर्जित होने वाली राशि के लिए किसी अनुसूचित बैंक की शर्त रहित अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी जमा करेगा। यदि जलयान आगमन समाप्त कर देता है तो समाप्ति तक किए गए आगमनों पर प्रचालक द्वारा अर्जित रियायत का भुगतान प्रचालक द्वारा माँग प्राप्ति के 30 दिनों के अन्दर पत्तन न्यास को किया जाएगा। ऐसा न करने की स्थिति में बैंक गारंटी का नकदीकरण करा लिया जाएगा और माँग को बैंक गारंटी की आय के साथ समायोजित कर दिया जाएगा और यदि कोई राशि शेष होगी तो केवल उस राशि को ही प्रचालक को वापस किया जाएगा।
 - (घ) यदि जलयान लगातार 15 दिन नहीं आता है तो इसे प्रचालन का रुकना/समाप्त होना माना जाएगा।
 - (ङ) यदि जलयान 365 दिन कार्य करता है और 50 आगमन नहीं कर पाता है तो 365 दिन की समाप्ति के पश्चात 30 दिन के अन्दर नहीं किए गए आगमनों का समुद्री प्रभार पैकेज प्रचालक द्वारा अदा किया जाएगा, ऐसा न करने की स्थिति में बैंक गारंटी का नकदीकरण करा लिया जाएगा और नहीं किए गए आगमनों के समुद्री प्रभार पैकेज के साथ समायोजित कर दिया जाएगा।
- (iv) किसी जलयान को उस स्थिति में मुख्य लाइन जलयान माना जाएगा जब यदि उसकी क्षमता 21000 जीआरटी से अधिक हो और ऐसे किसी स्थापित समुद्र मार्ग में प्रचालन करता हो जहाँ एक समुद्र यात्रा में पूर्व दिशा में सिंगापुर से परे और दूसरा पश्चिम दिशा में सलालाह से परे कम से कम एक आगमन पत्तन हो।

6.1 टीपीटी के उपर्युक्त पत्र की एक प्रति जो संयुक्त सुनवाई में उपस्थित सभी प्रयोक्ताओं को 10 दिन के अन्दर टिप्पणियाँ देने के लिए भेजी गई।

6.2. पीएसए एसआईसीएल को छोड़कर किसी भी प्रयोक्ता संगठन ने अभी तक प्रत्युत्तर नहीं दिया है। पीएसए एसआईसीएल ने निम्नलिखित टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं :

- (i) यह मानना गलत है कि प्रत्येक एमएलओ जलयान का सीधा आगमन दो संभरक जलयान आगमनों में परिवर्तित हो जाएगा। विगत में, पीएसए एसआईसीएल ने संभरक सेवा को प्रभावित किए बिना एमएलओ द्वारा प्रचालित नई सेवाओं को आकर्षित किया है।

- (ii) मुख्य लाइन जलयानों से अर्जित राजस्व में हमेशा वृद्धि होती है और उससे संभरक जलयानों को कोई नुकसान नहीं होगा।
- (iii) टीपीटी पर आने वाले अन्य पत्तनों की तुलना में कंटेनर जलयानों से अर्जित राजस्व का विश्लेषण करने से टीपीटी राजस्व के लिए कंटेनर जलयानों द्वारा दिए गए योगदान की बेहतर जानकारी मिलेगी।
- (iv) बैंक गारंटी देने की आवश्यकता और लागू शास्ति प्रतिषेधात्मक है। इस अतिरिक्त मॉग से वह अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हो सकता, जो एमएलओ ने अपनी शर्तों में दर्शाया है।

7. इस मामले के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (i) टीपीटी द्वारा किए गए भारी व्यय को स्वीकार कर, टीपीटी पर आने वाले जलयानों से वीआरसी सहित वसूली के लिए 'विशेष दर' अनुमोदित की गई थी। बाद में, टीपीटी के अनुरोध के आधार पर 26 अगस्त, 2001 तक की विशेष अवधि के लिए कंटेनर बर्थ पर आने वाले जलयानों के मामले में भारी तलकषण के लिए 'विशेष दर' में कमी की गई थी। कमी की वैधता को कुछ समय पहले ही तीन माह की अवधि के लिए और बढ़ाया गया है।

परंतु यह भी स्वीकार करना होगा कि पहले विशेष दर में कमी टीपीटी के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर की गई थी। इस प्रस्ताव को पत्तन के अपने माध्यम से कंटेनर यातायात को बढ़ावा देने के प्रयासों के अनुसरण में देखा जाना चाहिए।

- (ii) यह प्रस्ताव प्रशुल्क में किसी सीधी रियायत के लिए नहीं है, बल्कि मुख्य लाइन जलयानों से प्राप्त होने वाले कुल प्रभारों में अधिकतम मूल्य निर्धारित करने के लिए है। जैसा कि टीपीटी ने उल्लेख किया है, मुख्यलाइन जलयान आगमनों से निश्चित रूप से पोतवणिकों को लाभ होगा, क्योंकि उन्हें माल-भाड़ा में लाभ होगा और साथ ही यानान्तरण लागतों में बचत होगी। चूंकि अब टीपीटी पर कोई मुख्यलाइन जलयान नहीं आ रहा है, इसलिए प्रस्तावित अधिकतम मूल्य का पत्तन पर वित्तीय रूप में कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (iii) आकलन के प्रयोजन से टीपीटी ने यह माना है कि एक मुख्यलाइन जलयान आगमन से दो संभरक जलयान आगमनों का नुकसान होगा। अभी भी राजस्व में प्रति मुख्यलाइन जलयान प्रस्तावित 'अधिकतम' सहित परिणामी स्थिति पत्तन के लिए वित्तीय रूप से लाभकारी है। परंतु पीएसए एसआईसीएल ने पत्तन के आकलन को चुनौती दी है, जिसमें उसने कहा है कि संभरक आगमनों में कोई नुकसान नहीं होगा। मुख्यलाइन जलयान आगमन हर स्थिति में पोतवणिकों को समुद्री परिवहन लागत के रूप में और पत्तन को अतिरिक्त राजस्व के रूप में प्रस्तावित राजस्व सीमा के होते हुए भी लाभ प्रदान करेगा।
- (iv) हालांकि इस प्रस्ताव से एमएलओ, पत्तन और पोतवणिकों को लाभ मिलेगा परंतु यह देखना आवश्यक है कि इसका अन्य कार्गो हितों पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। चूंकि पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि मुख्यलाइन जलयानों से 15,000 अमेरिकी डॉलर के कुल राजस्व में से प्रथम प्रभार भारी तलकषण के लिए विशेष दर के लिए होगा, इसलिए टीएसएए द्वारा इस बोझ को पर्याप्त रूप से दूर करने के लिए अदा करने वाले अन्य जलयानों के बारे में व्यक्त आशंका पूरी तरह दूर हो जाती है।

यहो यह उल्लेखनीय है कि भारी तलकषण वसूली के लिए विशेष दर प्रथम प्रभार के रूप में अलग-से निर्धारित की जाएगी जिसका परिकलन प्रभावी लागू दरों और मुख्यलाइन जलयान के जीआरटी के संदर्भ में किया जाएगा, न कि 'काल्पनिक' दो संभरक जलयानों की लागत के संदर्भ में।

- (v) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है और टीपीटी तथा पीएसए एसआईसीएल द्वारा भी स्पष्ट किया गया है कि टीपीटी के माध्यम से कंटेनर यातायात के लिए विशेष स्थिति पहले से ही स्वीकार की गई है। यह प्रस्ताव कंटेनर यातायात की नई लाइनों को आकर्षित करने के लिए है। ऐसी स्थिति में, पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच भेदभाव करने के संबंध में टीएसएए द्वारा लगाए गए आरोप का प्रश्न ही नहीं उठता। आगे चलकर, यदि व्यापार के नए परिकल्पित अवसर पूरी तरह लाभदायक होते हैं तो इनसे प्राप्त राजस्व का कुछ हिस्सा पत्तन के जमा निर्धारित उपरिव्ययों को पूरा करने के लिए जाएगा, जिसका अर्थ अन्य गतिविधियों के लिए लागत विभाजन में कमी करना है।

इसके अलावा, 15,000 अमेरिकी डॉलर का अधिकतम राजस्व कम जीआरटी के कारण संभरक जलयानों तक कमी नहीं पहुंचेगा। ऐसी स्थिति में, सभी कंटेनर जलयानों के लिए उन्हें मुख्यलाइन जलयानों और संभरकों में वर्गीकृत किए बिना अधिकतम निर्धारित करने का कोई अर्थ नहीं है। संभरक के लिए पृथक 'अधिकतम' का निर्धारण आवश्यक नहीं लगता, क्योंकि संभरक प्रणालियों से पोतवणिकों को कोई माल-भाड़ा नहीं मिलेगा।

- (vi) टीएसएए द्वारा 8.24 मीटर से कम डुबाव के जलयानों आदि के बारे में उठाए गए मुद्दे इस मामले के संदर्भ में उचित नहीं हैं। उल्लेखनीय है कि यह माल भारी तलकषण के लिए विशेष दर की समीक्षा के बारे में नहीं है। प्रत्येक स्थिति में, इन सभी आपत्तियों का इस प्राथमिकरण के पूर्ववर्ती उपयुक्त आदेशों में पर्याप्त रूप से निपटारा हो जाता है।

- (vii) मुख्यलाइन जलयानों के लिए प्रस्तावित पैकेज दर में बर्थ किराया प्रभार केवल 8 घंटे की एक पारी के लिए है। पीएसए एसआईसीएल चाहता है कि इसे मुख्यलाइन जलयानों के पूर्ण विराम के प्रभारों को शामिल करने के लिए बढ़ाया जाए। इस प्रकार खुला प्रावधान रखना उचित नहीं होगा। इसके अलावा, टीपीटी ने एक पारी के लिए बर्थ किराये पर विचार कर 15000 अमेरिकी डॉलर अधिकतम राजस्व निश्चित किया है। यदि यह स्थिति बदलती है तो 15000 अमेरिकी डॉलर की पैकेज दर में भी संशोधन करना होगा।
- (viii) टीपीटी ने इस पैकेज प्रभार की अर्हता के लिए मुख्यलाइन जलयान के लिए एक वर्ष में न्यूनतम 50 आगमनों का प्रस्ताव किया है। बैंक गारंटी और दंड व्यवस्थाओं का भी प्रस्ताव किया है। आईएनएसए, सीएसएलए और टीएसए ने इस पर कोई टिप्पणी नहीं दी है। परंतु, पीएस एसआईसीएल ने इस पर आपत्ति की है। कुछ लाभ देने के बदले विशेष प्रति-गारंटी चाहना गलत नहीं है।
- (ix) चूंकि यह प्रयोगात्मक योजना है, इसलिए इसकी दक्षता की प्राप्त अनुभवों के आधार पर समीक्षा करने की आवश्यकता है। इस योजना की वैधता छह माह की अवधि के लिए निर्धारित करना उपयुक्त होगा। इस योजना को स्वीकार करने वाली लाइन वैधता अवधि के अन्दर एक वर्ष की अवधि के लिए दिए गए लाभ प्राप्त कर सकेगी।
- (x) सामान्यतः जलयान संबंधी प्रभारों में कोई संशोधन भारत के राजपत्र में उसकी अधिसूचना जारी होने के 30 दिन के बाद लागू होता है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह मामला केवल मुख्यलाइन जलयानों पर जलयान संबंधी प्रभारों की अधिकतम दर निर्धारित करने के लिए है, न कि टीपीटी की दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्कों में कोई फेरबदल करने के लिए। अनुमोदित उपबंध इस आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना जारी होने की तारीख से लागू किया जा सकता है।

8. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदन करता है :

- (i) मुख्यलाइन कंटेनर जलयानों के प्रति आगमन पर टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित संबंधित शर्तों सहित 15000 अमेरिकी डॉलर के समुद्री प्रभार पैकेज की वसूली के संबंध में टीपीटी का प्रस्ताव।
- (ii) योजना प्रारंभ में छह माह की अवधि के लिए वैध रहेगी और इसका उपयोग करने वाले मुख्यलाइन जलयानों से इस अवधि के भीतर इस सुविधा की उपलब्धता की तारीख से एक वर्ष की अवधि के लिए योजना के अनुसार पैकेज दर वसूल की जाएगी।
- (iii) वसूल की गई पैकेज दर के अलावा, भारी तलकषण के लिए विशेष दर के समतुल्य राशि को, जिसे मुख्यलाइन जलयानों से दरों के मान में सामान्य प्रशुल्क के अनुसार वसूल किया जाएगा, भारी तलकषण खाते में अंतरित किया जाएगा और केवल शेष राशि को पतन के सामान्य खाते में रखा जाएगा।

9. टीपीटी को अपनी दरों के मान में उपयुक्त संशोधन कर इन उपबंधों को शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/2001/असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 7th September, 2001

No. TAMP/55/2001-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Tuticorin Port Trust for allowing concession in vessel-related charges for mainline container vessels as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No.TAMP/55/2001-TPT

Tuticorin Port Trust (TPT)

- - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of August 2001)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for allowing concession in the vessel-related charges for mainline container vessels.

2.1. The TPT has made the following points its proposal:

- (i). One of the objectives of deepening the Tuticorin harbour and privatising the container handling was to improve the container handling productivity and to enable main line vessels to call at the Tuticorin port to save the transshipment cost to the shippers and also to remove the uncertainties in delivering of the cargo within the time schedule.
- (ii). Since, no mainline vessel calls at the Tuticorin port at present, approximately 80% of the containers are transhipped through Colombo; and, the remaining 20% through Singapore. The cost of transshipment at Colombo (about US\$ 71 for 20 ft. container and US\$ 109 for 40 ft. container) and Singapore (US\$ 115 for 20 ft. container and US\$ 175 for 40 ft. container) as well as freight can be avoided if mainline vessels call at the Tuticorin port. This will make export/import competitive through the Tuticorin port.
- (iii). The marine charges levied by the TPT, especially after imposing the dredging levy are high as compared to Colombo and other transshipment ports. The detail of the marine charges of the TPT vis-à-vis other ports for a vessel size of 30,000 GRT is given below:

Sl. No.	Name of the port	Rate per day US\$
1.	Colombo	5450
2.	Singapore	10780
3.	Dubai	3450
4.	Tuticorin (includes berth hire charges for one shift only)	21462

- (iv). The TPT has received several requests from mainline container operators to reduce the overall vessel-related charges for large vessels to facilitate direct voyage to Singapore, Red Sea ports, Far-East and Gulf countries.
- (v). In the interest of overall benefit to the port and the trade, it is considered necessary to extend a concessional marine charges package to all main line vessels calling at the Tuticorin port; and, connecting it to Far-east, Europe and the U.S. This will eliminate foreign exchange drain from the country in form of additional freight payable on account of transshipment at Colombo / Singapore.

2.2. In this backdrop, the TPT has proposed to levy a marine charges package of US\$ 15000 towards port dues, pilotage and berth hire charges for one shift of 8 hours; provided, the operator guarantees a minimum of 50 calls per annum with the following stipulations:

- (i). The proposed concessional marine package will be extended to vessels carrying containers only.
- (ii). If the ship stays at the terminal for more than one shift of 8 hours, then the additional berth hire charges as per the Scale of Rates shall be levied.

- 2.3. The financial implications of the proposal as stated by the TPT are as below:
- (i). The proposed concessional marine package will cause a loss of US\$ 6462 per voyage. This loss is only theoretical since ships of 30,000 GRT and above are not calling the port at present.
 - (ii). An additional revenue of US\$ 7.50 lakhs (Rs.3.50 crores approximately) per annum for the guaranteed 50 calls may be generated if any of the large mainline vessel accepts the proposed package and call at the Tuticorin port.
- 2.4. The proposal was approved by the Board of Trustees of the TPT in its meeting held on 21 June 2001.
3. In accordance with the procedure prescribed, the proposal was circulated to all the concerned port users, representative bodies of port users and the PSA SICAL for comments. The comments received are summarised below:-

PSA SICAL Terminals Limited

- (i). The proposal of the TPT to reduce the marine charges to attract larger vessels to call at Tuticorin port is a positive step forward and the spirit behind the proposal has our support, subject to the reservations/concerns with regard to the mechanics of the proposal:
 - (a). A limit of US\$ 15,000 per call per shift is still very high as compared to the alternative ports such as Colombo; and, is around 3 times the equivalent cost at Colombo and requires further reduction.

The scheme can be reviewed after 3 months of its implementation; and, if there are no takers, the TPT can consider lowering the marine charges further to US\$ 10,000 per call per day. At this level, TPT will still stand to gain US\$ 500,000 (or Rs.2.4 crores) of additional revenue if one new weekly service calls at Tuticorin port.
 - (b). The proposal is limited to vessel call "per shift"; and, additional charges will be levied if the stay at the port is beyond one shift. This is not consistent with the spirit behind the proposal.
- (ii). Since the major shipping lines require competitive pricing and certainty of charges in order to calculate their costing accurately, this "per shift" mechanism may discourage them further and the marginal gain that may accrue to the TPT can have a disproportionate negative impact in tilting a decision to use TCT.

Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA)

- (i). The proposal to allow the concession is welcome but the TPT can not discriminate between the port users. The TPT has become one of the biggest container port in India only because of the feeder operators' involvement and continued contribution.
- (ii). Feeder vessels are already compelled to pay the additional dredging levy even though they are coming with less the 8.23 meters; and now, the port has proposed concessions to vessels coming with more than 8.23 meters draught, which is not fair.
- (iii). The continuous commitment of the feeder vessels can be judged from the fact that in spite of a lot of draw backs, the frequency of the feeders to Colombo is increasing steadily. For the period of January-June this year, the sailing has reached to 131 as against 113 during the same period last year.

The marine charges at the TPT, compared to the other ports like Cochin, Chennai and Colombo, are much higher; and, if the port extends the proposed concessions only to main line vessels, this may give wrong signals to feeder vessel service

providers and, hamper the growth of container traffic at the TPT as the neighbouring ports are also in the process of privatising their container terminals.

(iv). In view of the above it is requested that –

- (a) while considering the concession to main line vessels, the port shall also withdraw the dredging levy imposed on the feeder vessels calling the Tuticorin port with less than 8.23 meters draught; and,
- (b) the concession shall also be extended to vessels berthing in VOC berth number 3 and 4 because of the nature of the cargo although the vessel draught is less than 8.23 meters there.

4.1. A joint hearing in this case was held on 16 July 2001 at the TPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

Tuticorin Port Trust (TPT)

- (i). (a). We want to attract main line vessels from a futuristic point of view by reducing costs.
- (b). Some major Lines have informally indicated a positive response.
- (ii). Initially, there may be a drop in feeders; but, in the long run, there will be no reduction.
- (iii). For enforcing the stipulated minimum number of 'calls', some bank guarantee arrangement may be necessary.
- (iv). The 'Dredging levy' will not be affected. The rate proposed is inclusive of the dredging levy.
- (v). Main line vessels of 30,000 GRT are expected. Some of the major lines have assured us. Also there will be no problem of draught for 30000 GRT vessels.
- (vi). Out of the composite rate, the first charge will be for the dredging levy.
- (vii). (a). There will be a 21,000 GRT cut-off limit.
- (b). Only container vessels will be entitled.
- (c). Containers have always enjoyed a special treatment; therefore, there should be no objection to the selective attention proposed.

PSA SICAL Terminals Limited

- (i). This is a positive step and it must be encouraged.
- (ii). In the package, we cannot have some 'day rates' and some 'shift rates' (eg. berth hire). Let all be 'day rates'.
- (iii). The US \$ 15,000 cap is still far more than Colombo or Singapore. It may therefore, be reduced further.
- (iv). Our assessment is that there will be no reduction in feeder vessel calls. At least, coastal feeders will increase.
- (v). Main line operators usually operate not less than 25,000 to 30,000 GRT vessels. Such vessels cannot easily enter with 10.7 mtrs. draft in fully laden conditions.

- (vi). The definition like MLO / Direct Call / Long Haul is not an elegant classification. Why not just say 'container vessels' or, classify with respect to size, i.e. GRT or (even) DWT.

Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). Technically there is no difference between feeder vessels and main line operators.
- (ii). Please see our written submissions. The TPT is making an unfair distinction in favour of main line container operators.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). This is a good initiative.
- (ii). Colombo may be cheaper, still vessels find it attractive to come here. With this package, that trend will be reinforced.
- (iii). US\$15000 cap is a safe limit. This is an innovative pricing and must be approved.
- (iv). Feeders will not go down; but, coastal feeders may actually go up. This may happen in two years.
- (v). Promoting container traffic is of topical interest to all ports; therefore, there is no harm in selectively identifying the 'beneficiary vessels'.

Tutcorin Steamer Agents' Association (TSAA)

- (i). There shall be no discrimination between 'users'. Please give uniform treatment.
- (ii). The proposal will affect the present feeder services; they may be forced to go to neighbouring ports affecting TPT's container traffic.
- (iii). Feeders shall not be made to wait in queue because of main line operators.
- (iv). If the TPT assumptions do not materialise, feeders shall not be required to pay higher dredging levy.

Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)

- (i). We welcome this initiative.
- (ii). The main line operators getting the concession shall be required to touch at least one or two ports other than Colombo or Singapore; otherwise, they will only eat into existing feeder traffic.

4.2. At the joint hearing, the Indian National Shipowners' Association (INSA) submitted its written comments on the proposal, which are summarised below:

- (i). (a). The concession shall not be restricted to ships of a particular size and operating in a particular region. Technically, there is no distinction between a feeder vessel and a main line vessel. Today there are ships of 1000 + TEUs which are operated by exclusive feeder service providers as well as by main lines.
- (b). There are ships calling at other Indian ports, which are operated by main lines or a consortium of main lines which are actually feeder service carried out by the main lines or a group of main lines for its own boxes.
- (ii). There are other criteria also on the basis of which a line chooses a particular port, besides concessions. If at all grant of concessions is felt necessary, the general

practice all over the world is to give discount on container related charges on the basis of minimum volumes. The same can be applied by the TPT also. Since no other port/terminal has been seen to give concessions in vessel-related charges to its own lines, the step initiated by the TPT is not correct.

- (iii). It is not justified to first impose of a capital dredging levy to meet the expenses relating to the development for accommodating ships exceeding certain draft; and, then to grant a concession to probably same size of vessels and that too at a cost of revenue that will be generated out of ships to whom the same concession is denied.
- (iv). The assumptions and projections made by port in favour of its claim is a mathematical jugglery designed to arrive at a pre-conceived desired results; and, would not prove correct.

By reducing the cost to US\$ 15000/shift for vessels with 30,000 GRT, the port will loose US\$ 6442/call or US\$ 3,22,100 per annum assuming 50 calls/year of a vessel; whereas, the port will earn US\$1.50 million on account of (minimum 5-6 calls per week or about 300 plus calls per annum) the feeder operators on TUT/CBO route only. There may be other routes that exist or will be developed where the ships will go in future.

While the port will earn US\$ 7,50,000 through weekly calls of a main line, the number of feeder vessel calls will be reduced correspondingly; and therefore, the port would not benefit overall.

- (v). It is requested that grant of the concession if considered favourably shall not be restricted to a particular size / type of vessel which will serve purpose of only few users.

4.3. At the joint hearing, it was decided that the TPT would submit a calculation sheet to explain its estimates, which would be forwarded to the Indian National Shipowners' Association, the Container Shipping Lines Association, the Tuticorin Steamer Agents' Association and the PSA SICAL Terminals Limited users for comments to be submitted with in a week time.

5.1. Immediately before the joint hearing, a list of points which required further clarifications and/or additional information was referred to the TPT. The main points on which additional information was called for are summarised below:

- (i). The estimated loss in VRC taking into account the loss in feeder calls.
- (ii). Whether the burden of capital dredging expenditure (unamortised) will be passed on to vessels carrying cargo other than containers in the context of levy of special rate for capital dredging?
- (iii). Before allowing the proposed concession to main line operators, how the port will ensure that the guaranteed calls of 50 in a year will be adhered to by the Lines; and, if this stipulation is not met, what are the penal (tariff) provision to be enforced?
- (iv). A clear definition of 'main line vessel' and an explanation of the reasons for fixing 30,000 GRT as the qualifying criteria.

5.2. The TPT has responded to the queries raised by us. The replies given by the TPT are summarised below:

- (i). 'Main Line Container Vessel' shall carry containers, to/from the direct-call-ports and transshipment-ports, which could have been carried by feeder vessels; and, on account of operation of one main line vessel, 2 feeder vessel calls may be lost. The average parcel size of container vessels (based on the feeder vessels operated during the year 2000-01) shall be around 8500 GRT, which shall pay a marine charge of US\$ 4650 and a dredging levy of US\$ 712 as per the current rate in force. The total loss of marine charges including dredging levy of 2 feeder vessels may be US\$

10735 against the package marine charge of US \$ 15000 for the main line vessels. Hence, there will not be any financial loss to the port trust revenue and dredging levy revenue due to loss of business upto 2 feeder vessels.

- (ii). The special rate for capital dredging that would have been collected from 2 feeder vessels (estimated to be lost out of business) may be credited to the capital dredging account from out of the package marine charges received from the main line vessels and only the balance can be credited to the Port's General Account. Hence, the burden of dredging levy relating to container vessels will not be passed on to vessels carrying cargo other than containers.
- (iii). The procedure and terms for allowing the proposed concession as envisaged are stated below:
 - (a). The operators of the main line vessel shall intimate to the port trust in advance clearly indicating the GRT of the vessel and their commitment to make a call per week and 50 calls per annum to avail the package marine charge.
 - (b). The marine charges and special rate for capital dredging based on the Scale of Rates in force shall be calculated based on the GRT of the vessel to arrive at the concession to be availed per call.
 - (c). The vessel operator shall deposit an unconditional irrevocable bank guarantee from a scheduled bank, before commencement of operations, for the amount of concession to be availed by making 50 calls. If the vessel discontinues the call, the concession availed of by the operator by making calls till discontinuance shall be paid by the Operator to the port trust within 30 days of receiving the demand, failing which the Bank Guarantee will be encashed and the demand will be adjusted out of the proceeds of the bank guarantee and only the balance, if any, shall be refunded to the Operator.
 - (d). If the vessel does not call continuously for 15 days, it shall be considered as stoppage/discontinuance of operation.
 - (e). Should the vessel operate for 365 days and fail to make 50 calls, the package of marine charges for the calls not made shall be paid by the operator within 30 days after the end of 365 days, failing which the Bank Guarantee will be encashed and adjusted towards the package marine charges of the calls not made.
- (iv). A vessel shall be considered as a main line vessel if its capacity is higher than 21000 GRT and it operates in an established sea route with at least one port of call beyond Singapore in the east and another beyond Salalah in the west in one voyage.

6.1. A copy of the above letter of the TPT was forwarded to all the users who were present in the Joint hearing for comments within ten days.

6.2. None of the user organisations except the PSA SICAL have responded so far. The PSA SICAL has offered the following comments:

- (i). It is wrong to consider each MLO vessel's direct call will replace two feeder vessel calls. In the past, the PSA SICAL has attracted new services operated by MLOs without affecting feeder service.
- (ii). Revenue earned from main line vessels is strictly incremental and will not result in any loss of feeder vessels
- (iii). An analysis of revenue earned from container vessels vis-à-vis other ships calling at the TPT will provide a better understanding of contribution made by container vessels to the TPT revenue.

- (iv). The requirement to provide Bank Guarantee and the penalty applied are prohibitive. This additional requirement may not yield desired result as MLOs have indicated their reservations.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). In recognition of the huge expenditure incurred by the TPT, a 'special rate' was approved to be levied alongwith VRCs from vessels calling at the TPT. Subsequently, based on a request from the TPT a reduction in the 'special rate' for capital dredging in respect of vessels calling at the container berth was allowed for a specific period upto 26 August 2001. The validity of the reduction has been extended recently for a further period of three months.

It is to be recognised that the reduction in the special rate was allowed earlier based on a commercial judgement of the TPT. This proposal is seen to be a continuation of the efforts of the Port to promote container traffic through it.

- (ii). The proposal is not for any direct concession in tariff but, to prescribe a ceiling in the total charges realisable from main line vessels. As pointed out by the TPT, mainline vessel calls will definitely benefit the shippers, as they will get freight advantage as well as savings in transshipment costs. Since no mainline vessel is calling at the TPT now, the ceiling proposed will not adversely affect the Port financially.
- (iii). For the purpose of estimation, the TPT has considered that one mainline vessel call will result in loss of two feeder vessel calls. Still, the resultant position with the proposed 'cap' in revenue per mainline vessel is financially advantageous to the Port. The estimation of the Port has, however, been challenged by the PSA SICAL, which has stated that there will not be any loss in feeder calls. In any case, mainline vessel calls will provide an advantage to the shippers in terms of maritime transportation cost and to the Port in terms of additional revenue even with the proposed revenue ceiling.
- (iv). While the proposal provides advantages to the MLOs, Port and shippers, it is essential to see that it does not adversely affect other cargo interests. Since the Port has proposed that out of the total revenue of US \$ 15000 from mainline vessels the first charge will be made towards the special rate for capital dredging, the apprehension expressed by the TSAA about other vessels paying for this burden gets adequately allayed.

It is relevant to mention here that the special rate for capital dredging levy to be set aside as a first charge shall be calculated with reference to the applicable rates in force and the GRT of the mainline vessel; and, not on the 'notional' two feeder vessels' cost.

- (v). As has been mentioned earlier, and also as explained by the TPT and PSA SICAL, a special position to container traffic through TPT has already been recognised. This proposal is for attracting new lines of container traffic. That being so, the question of discriminating between the port users as alleged by the TSAA, does not arise. In long run, if the new opportunities of business envisaged now fully fructify, the revenue from that will partly go to meet the Port's standing fixed overheads which means a reduction in cost allocation to other activities.

Further, the revenue cap of US\$15000 will never be reached by the feeder vessels because of their lower GRT. That being so, there is no meaning in prescribing the cap for all container vessels without classifying them into mainline vessels and feeders. Prescription of a separate 'cap' for feeder does not appear necessary as feeder operations will not allow any freight advantage to shippers.

- (vi). The issues raised by the TSAA about vessels with less than 8.24 meter draught, etc., are not relevant to the case in reference. It is noteworthy that the case in hand is not

about a review of the special rate for capital dredging. In any case, all these objections are adequately disposed of in the relevant earlier Orders of this Authority.

- (vii). The package rate offered for mainline vessels includes berth hire charges for only one shift of 8 hours. The PSA SICAL wants this should be enhanced to cover the charges for the entire stay of the mainline vessels. It will not be appropriate to keep such an open-ended provision. Further, the TPT has worked out the revenue cap of US\$ 15000 by considering berth hire for one shift. If this position is altered, then the package rate of US\$ 15000 will also be required to be revised.
- (viii). The TPT has proposed a minimum of 50 calls a year for a mainline vessel to qualify for this package charge. A Bank Guarantee and penalty arrangements are also proposed. The INSA, CSLA and TSAA have not given any comments on this. The PSA SICAL has, however, objected to this. There appears nothing wrong in seeking certain counter-guarantee in lieu of some benefits extended.
- (ix). Since this is an experimental scheme, the efficacy of it needs to be reviewed based on experience to be gained. It will be appropriate to prescribe the validity of the Scheme for a period of six months. The Lines, which accept the Scheme within this validity period, will be allowed to enjoy the benefits offered for a period of one year.
- (x). Ordinarily, any amendment in vessel-related charges come into effect 30 days after their notification in the Gazette of India. Bearing in mind the fact that this case is only for prescribing a ceiling rate for vessel-related charges on main line vessels and not alteration of the tariffs prescribed in the Scale of Rates of the TPT, the approved provisions are allowed to be enforced with effect from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). The proposal of the TPT for levying a package marine charges of US \$ 15000 per call of main line container vessels alongwith the associated conditionalities as proposed by the TPT.
- (ii). The Scheme shall be kept valid initially for a period of six months; and, those mainline vessels availing of it within this period shall be charged the package rate as per the Scheme for a period of one year from the date of availing of this facility.
- (iii). Out of the package rate realised, an amount equivalent to the special rate for capital dredging which would have been realised on the mainline vessels as per normal tariff in the Scale of Rates, shall be transferred to the capital dredging account and only the balance shall be taken in the Port General Account.

9. The TPT is directed to amend its Scale of Rates appropriately to incorporate these provisions.

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]